

prospère et meilleur qui non seulement bouclera son budget mais pourra venir en aide aux pays moins fortunés.

J'ose dire, monsieur l'Orateur, que le cultivateur de l'Ouest produit plus de richesses par heure de travail que tout autre travailleur dans le monde; ainsi il n'est pas étonnant qu'il demande un niveau de vie convenable en retour de son travail. Après tout, on peut faire tant de pains avec un boisseau de blé. Le cultivateur de l'Ouest a droit à un meilleur niveau de vie en retour de la grande efficacité avec laquelle il accomplit sa tâche. A ceux qui le regardent avec envie, je dirai: Venez nous aider à faire cette moisson. Il nous manque des milliers d'ouvriers agricoles et nous ne pouvons pas les obtenir parce que les autres industries au Canada nous prennent notre main-d'œuvre. Nos cultures nous rapportent de grandes richesses. Une des raisons pour lesquelles j'espère que l'on conservera les taux de transport-marchandises au Pas du Nid-de-Corbeau à l'avenir, c'est que ces gens ont droit à une juste rétribution de leur travail qui rapporte au Canada assez de richesses pour changer sensiblement notre balance des paiements.

• (8.30 p.m.)

En étudiant cette politique des transports, j'aimerais que la commission d'enquête que l'on doit instituer sur les taux de transport-marchandises étudie sérieusement l'effet de la politique sur l'industrie du camionnage. Comme les chemins de fer parfois n'assuraient pas un service suffisant, l'industrie du camionnage a pris beaucoup d'expansion au pays. On ne devrait pas, d'après moi, oublier ceux qui ont travaillé toute leur vie et placé toutes leurs épargnes dans cette entreprise. En pensant à la rationalisation des chemins de fer, songeons également à la rationalisation des routes. Nous devrions incorporer tout notre programme national des routes à ce programme des transports. Je ne veux pas dire, toutefois, que toutes les routes au Canada devraient relever de la commission. Je suis un peu alarmé du pouvoir que la commission pourrait assumer si le Parlement ne prend pas grand soin de prévoir certaines sauvegardes afin qu'elle ne devienne pas un empire tout-puissant. En somme, un empire n'aurait peut-être pas la même perspicacité que la commission, et nous pourrions freiner l'expansion du Canada au cours de cette deuxième moitié du vingtième siècle qui est sienne de droit.

Je veux m'assurer que lorsque les chemins de fer soumettront leurs chiffres, le Parlement les examinera attentivement pour voir

si les compagnies ont raison de prétendre ne pas faire leurs frais. Par le passé, il y a eu beaucoup de gaspillage qui n'était pas attribuable aux embranchements. En examinant une carte du Canada, on constate que les lignes de chemin de fer rayonnent autour des grands centres au lieu d'être reliées, comme elles devraient l'être, d'un bout à l'autre du pays. On comprend donc pourquoi les compagnies de chemin de fer ont peine à transporter des marchandises entre les grandes villes sans perdre d'argent. Prenons la ville d'Edmonton, par exemple. Les lignes ferroviaires rayonnent autour d'Edmonton comme les doigts de la main. A deux endroits au moins en Saskatchewan, près de la frontière de l'Alberta, les lignes ne sont pas reliées entre elles. Dans un cas, il y a une brèche d'une quarantaine de milles et dans un autre, de 125 milles. Si l'on veut expédier des marchandises d'un endroit à l'autre, même si seulement 40 milles les séparent, la distance à parcourir est de plus de 600 milles à cause des interruptions de parcours.

Les fonctionnaires du National-Canadien, à qui j'ai signalé la chose, m'ont répondu qu'imposer le tarif-marchandises sur une distance de 600 milles était une façon de compenser leurs dettes. Ils ne jugeaient pas rentable de combler la brèche de 40 milles. C'est ce qui explique pourquoi notre réseau de chemin de fer est en retard de cinquante ans.

A mon avis, notre réseau ferroviaire devrait être établi en fonction d'une politique aérienne appropriée. A l'heure actuelle, le réseau aérien au Canada est loin d'être satisfaisant. Je vais de nouveau parler du Nord. Si vous proposiez d'aménager un aéroport à Fort Chipewyan, par exemple, les représentants de la ligne aérienne vous diraient qu'un si petit nombre d'avions s'y rendent, qu'il n'est pas nécessaire de construire une piste d'atterrissage. C'est vrai, car les avions ne peuvent atterrir à cet endroit. J'ignore comment on peut se contenter de tailler un crayon, de diviser par 20, pour décider si une piste d'atterrissage devrait être aménagée dans une région jamais desservie convenablement jusqu'ici. Après nombre d'années, Fort Chipewyan possède une piste d'atterrissage, mais bien des endroits du Nord auraient besoin de pistes pour se développer. On ne saurait se fonder sur le coût ou sur le millage par tonne à moins de hasarder une conjecture, pour décider s'il est rentable de construire une ligne ferroviaire à un endroit. De graves erreurs seront commises si nous ne songeons pas à l'avenir.

J'espère que la commission examinera la question de ce qu'on appelle les tarifs pionniers. Les chemins de fer du Nord de l'Alberta peuvent, de nos jours, exiger ces tarifs